HE2810
C27P1

Avec les compliments de
J. Van Horne

LE PACIFIQUE CANADIEN

Du MONDE, Montréal, 16 Juin 1885.

Nous publions aujourd'hui le rapport de l'assemblée annuelle des actionnaires du Pacifique. Ce rapport démontre clairement la situation de la compagnie qui est de nature à inspirer la plus grande confiance dans le succès de cette entreprise.

Le président de la compagnie. M. George Stephen, dans un discours qui précéda le rapport, dit que l'état des affaires de la compagnie était des plus satisfaisants.

En effet, le chemin a été construit avec une rapidité sans précédent dans l'histoire de la construction des chemins de fer.

Cette ligne transcontinentale offre au pays de grands avantages qui prouvent la nécessité de sa construction. Il nous a beaucoup servi dans les malheureux événements du Nord-Ouest, en facilitant le transport des troupes et du matériel de guerre. Il a grandement contribué à la prompte répression des troubles.

Comme le disait le président, cette circonstance a appelé l'attention du public d'ici comme de celui d'Europe, à la probabilité que ce chemin de fer une fois terminé jusqu'à l'Océan Pacifique, pourra encore avoir plus d'importance pour la défense de l'Empire,et son utilité sous ce rapport, ajoutera encore à sa valeur, car ce sera un instrument de paix en même temps qu'il contribuera au développement des ressources du Dominion.

Nous trouvons dans ce rapport un état exact des avantages que la compagnie a retirés des lignes intermédiaires qu'elle a achetées ou louées, afin de mettre la voie principale en communication avec la navigation intérieure et les lignes américaines.

L'argent employé à l'achat de ces lignes n'ont pas du tout nui à la construction de la ligne principale proprement dite. Le coût de l'achat a été plus que compensé par les revenus que la compagnie en a retirés. Les terres qu'elle a achetées ou louées à l'est et au sud de Callender donnent un revenu excédant de 25 p c. la dette qui s'y rattache et excèdent de 10 par cent l'intérêt sur le coût total de ces prolongements de lignes. Ces lignes ont une grande importance vis-à-vis du Pacifique, en ce qu'elles lui assurent le contrôle du trafic.

Un bon point à noter en faveur de la compagnie, c'est que les actions prennent de plus en plus de valeur à l'étranger. En Angleterre, il y a un grand nombre de capitalistes qui sont détenteurs d'actions, non dans un but de spéculation, mais comme placements.

Le président dit que des $65,000,000 d'actions émises par la compagnie, environ $40,000,005 sont écoulées en Angleterre, environ $10,000,000 aux Etats-Unis et environ $15,000,000 en Canada ; et que les promoteurs de l'entreprise ont aujourd'hui en mains un montant d'actions plus considérable que celui qu'ils ont eu depuis la formation de la compagnie.

Le rapport ne laisse pas de doute sur le bon vouloir de la compagnie pour se rendre au port de Québec. Des résolutions aux fins d'assurer l'exécution de ce projet sont actuellement devant la chambre.

Le chemin est presqu'achevé. Il ne reste plus qu'une distance de 233 milles dont la construction est assez avancée pour démontrer que les lisses seront posées avant la fin de septembre ; alors la voie sera complétée de Montreal à l'Océan Pacifique.

Dans tous les cas, il est certain que de bonne heure le printemps prochain, le chemin sera entièrement terminé, bien équipé et possèdera toutes les améliorations nécessaires pour opérer économiquement et efficacement. La compagnie aura alors construit et équipé 2,244 milles de chemin de fer, depuis cinq ans.

La situation financière de la compagnie démontre qu'elle est parfaitement en état de rencontrer ses obligations. Au commencement de l'année, il restait encore entre les mains du gouvernement une balance non dépensée de $8,633 082. Cette somme est suffisante pour parachever l'ouvrage qui reste, conformément aux clauses du contrat.

Les directeurs de la compagnie ont fait application au gouvernement fédéral pour modifier les termes du prêt de l'an dernier. Une mesure est devant le parlement, demandant la radiation de l'hypothèque de $35,000,000, pour lui substituer une garantie au moyen de bons de la compagnie portant premier hypothèque à 5 pour cent pour une somme de $35,000.000. Le gouvernement consent à accepter $20,000,-000 de bons, que la compagnie émettra, comme garantie du paiement des $9,880,912 qui resteront dues, le gouvernement gardant un premier privilège sur les terres non vendues de la compagnie.

Pour démontrer que la compagnie est dans une position avantageuse, il suffit de démontrer qu'à l'ouverture de la ligne, elle aura un dépot en argent entre les mains du gouvernement fédéral, suffisant pour payer des dividendes semi-annuels au taux de trois pour cent par année sur son capital-action de $65,000,000 pendant sept ans et demi ou jusqu'à l'expiration de l'année 1893. Elle sera propriétaire de 3,299 milles de chemin de fer, et sera locataire de 695 milles de chemin de fer complètement et entièrement équipé, formant un parcours total de 8,994 milles. Elle sera propriétaire de plus de 21,000,000 d'âcres de terre arabe.

Elle possèdera trois beaux vapeurs en acier sur les grands lacs, ainsi qu'un système télégraphique étendu et bien équipé, avec pouvoir d'étendre ces lignes télégraphiques dans toutes les parties du pays. Toutes ces propriétés, ainsi que d'autres valeurs extérieures, en tout évaluées à $230,960,585, seront représentées par un passif total de $53,892,245, portant intérêt à un taux très peu élevé, et par un capital-actions de $65,000,000 sur lequel la compagnie paiera des dividendes pendant sept ans et demi.

Ce chemin offrira des avantages incalculables pour le commerce, le développement des ressources du pays et l'avancement de la colonisation. L'industrie, le commerce et la colonisation de nos belles terres incultes, c'est ce qui fera la richesse du pays, et c'est au succès de ces trois grandes questions que doivent tendre nos efforts. Eh bien, le Pacifique est destiné à accomplir ce résultat.

Voici le rapport des procédés de l'assemblée annuelle ajournée des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, tenue en ses bureaux, à Montréal, samedi, 13 juin, 1885 :

En soumettant le rapport annuel des directeurs pour l'année 1884, Mr. George Stephen, président de la compagnie, dit :

En proposant l'adoption du rapport qui vient d'être lu, je désire dire quelques mots, que je crois nécessaires pour l'explication de l'état actuel des affaires de la compagnie et qui n'eussent pu trouver place, dans le rapport officiel.

Vous conviendrez avec moi, sans doute, que les états de comptes que les directeurs ont déposés devant nous sont de nature à inspirer la confiance dans le succès de l'entreprise, en même temps qu'ils nous montrent que nous avons encore beaucoup à faire pour assurer complètement ce succès.

Je dois vous féliciter pour ce que je puis bien appeler la rapidité sans précédent avec laquelle on a construit le chemin de fer et pour les résultats obtenus de son opération. Les chiffres mis sous vos yeux ne se trouvent pas ailleurs, dans l'histoire de la construction des chemins de fer et, autant d'après les rapports de personnes compétentes en ces matières que d'après ma propre expérience, je puis dire que

l'efficacité et le parfait de l'ouvrage sont aussi remarquables qne la rapidité avec laquelle on a tout fait.

Dans les troubles regrettables qui ont eu lieu récemment au Nord-Ouest, la compagnie a eu la bonne fortune de pouvoir aider au transport des troupes et du matériel de guerre sur le théâtre des événements, et bien que, nécessairement les volontaires aient eu quelques misères au passage au lac Supérieur, la rapidité avec laquelle ce transport a été fait a contribué pour beaucoup à la supression de la révolte. Cette circonstance a appelé l'attention du public d'ici comme de celui d'Europe, à la probabilité que ce chemin de fer une fois terminé presqu'à l'Ocean Pacifique, pourra encore avoir plus d'importance à la défense de l'Empire, et que son utilité sous ce rapport, ajoutera encore à sa valeur, car ce sera un instrument de paix dans la consolation et le développement des ressources du Dominion.

Une des questions les plus débattues concernant le chemin de fer' est bien la position et la valeur des lignes qu'il a louées. Vous avez à ce sujet quelques statistiques dans le rapport et je ne désire ajouter que quelques mots de renseignements qui pourront vous éclairer. La ligne principale du chemin de fer aboutit, comme vous le savez, à Callendar, mais dans le but de la joindre à la mer, de la faire communiquer avec la navigation intérieure et avec les chemins de fer d'Ontario et de Québec, on l'a étendue jusqu'à Montréal et Brockville et nous avons loué à perpétuité la ligne consolidée connue sous le nom du chemin de fer Ontario et Québec, qui traverse Ontario communiquant avec des lignes américaines et avec le lac Huron.

On a souvent dit que ces acquisitions par achats et par loyers entraînaient des dépenses d'argent qui auraient dû être consacrées à la construction de la ligne principale proprement dite. Mais pour ce qui regarde la dépense originale encourue par l'achat de ces lignes, il suffit de dire qu'il a déjà été prouvé plusieurs fois que le coût de l'achat de l'embranchement à Brockville et à Montréal, ainsi que plusieurs autres dépenses ont été plus que compensées par les revenus que la compagnie tirait de son propre matériel ; et que la voie Ontario et Québec a été achetée et construite par des particuliers qui n'ont pas reçu le moindre aide d'aucune partie des fonds de la compagnie. Ce que, maintenant, je désire vous faire voir, c'est que le rapport du trafic actuel sur les terres achetées et louées à l'est et au sud de Callendar, démontrent aujourd'hui même, un revenu excédant de 25 p.c. les dettes qui s'y rattachent et excèdent de 10 p.c. l'intérêt sur le coût total de ces prolongements de lignes et de celles que nous avons louées, y compris les dettes fixes. Ce résultat devrait, il me semble, mettre un terme aux remarques faites avec tant de sans gêne en certains quartiers, savoir que l'acquisition de ces lignes par la compagnie lui soit autant d'embarras, sans parler de l'argument que j'approuve pleinement, établissant l'importance de ces lignes vis à vis du chemin de fer Pacifique Canadien et en lui ménageant le contrôle du trafic important qui fera égaler sinon dépasser de beaucoup en valeur le produit par les lignes elles-mêmes.

Je sui aussi heureux de vous faire remarquer que les avantages offerts par les actions de notre compagnie pour des placements avantageux commencent à être appréciés par les capitalistes étrangers Un grand nombre de personnes en Angleterre sont détenteurs d'actions, et, comme il y a actuellement peu de spéculation, ces personnes ne semblent avoir acheté ces actions que comme placements

Je suis en état de dire que des $65,000,000 d'actions émises par la compagnie, environ $40,000,000 sont écoulées en Angleterre, environ $10,000,000 aux Etats-Unis et environ $15,000,000 en Canada ; et peut-être ne serait-il pas non plus sans intérêt pour vous d'apprendre que les promoteurs de l'entreprise ont aujourd'hui en mains un montant d'actions plus considérable que celui qu'ils n'ont eu à aucun autre temps dans l'histoire de la compagnie.

Un autre sujet a aussi attiré l'attention des directeurs, lequel n'était pas dans le temps considéré comme assez important pour être mentionné dans le rapport. Je veux parler des grandes discussions qui se sont engagées l'année dernière au sujet de la question de l'accès au port de Québec et de la construction de la ligne de chemin de fer la plus courte entre Montréal, l'Atlantique et les provinces maritimes.

Les directeurs ont compris l'importance d'obtenir accès à la ville de Québec, et à l'océan sur des points ouverts durant l'hiver, et il y a actuellement devant la Chambre des résolutions aux fins de promouvoir ces deux objets. On appréciait fortement l'importance d'un libre accès à la ville de Québec lors de l'achat de la partie Ouest du chemin de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental et l'on fit alors entrer dans l'acte d'achat du gouvernement de Québec des conditions qui, si elles eussent été remplies, eussent assuré à la compagnie le débouché nécessaire pour son trafic d'été.

Ces conditions ne furent pas remplies par la compagnie qui obtint le contrôle de la section Est, et bien que, comme vous l'avez sans doute vu par la correspondance publiée, le chemin de fer Pacifique Canadien ait fait tous les efforts pour obtenir l'exécution de l'arrangement avec le gouvernement de Québec, sans procédés judiciaires pour les sanctionner, ces efforts n'ont pas eu de succès. Et le mécontentement provoqué chez les citoyens de Québec par les communications imparfaites que leur fournissait le chemin de fer du nord avec l'intérieur du pays, imperfection due à l'influence qui avait le contrôle du chemin, ce mécontentement, dis-je, avait dégénéré en agitation pour obtenir un accès convenable et efficace à la ville et de la ville pour le commerce intérieur et étranger qui, naturellement appartenait à cet important port de mer.

Cet accès, la compagnie n'est pas moins désireuse de l'obtenir dans de bonnes conditions que les citoyens de Québec, et elle n'épargnera aucun effort pour l'obtenir, soit en achetant le chemin de fer du Nord, si on peut le faire à des conditions raisonnables, soit en faisant d'autres arrangements qui assureront cet accès d'une manière aussi efficace que le fera l'acquisition actuelle du chemin de fer même.

L'autre alternative de pourvoir à la construction d'une seconde ligne de chemin de fer de Montréal à Québec, par une compagnie qui serait incorporée à cette fin par le gouvernement, et subventionnée conditionnellement par le gouvernement ; mais ce n'est là qu'une alternative à laquelle je l'espère sincèrement, il n'y aura pas lieu de recourir.

Pendant que j'en suis sur ce sujet, j'aimerais profiter de l'occasion pour exprimer le regret que je ressens de ce que le président du chemin de fer le Grand Tronc ait cru devoir, à l'assemblée semi-annuelle de cette compagnie, tenue récemment à Londres, attaquer d'une manière déloyale et sans provocation cette compagnie. Il serait inutile pour moi de répondre à ces attaques personnelles ou de m'arrêter au langage insolent de quelques uns des autres personnages ages qui ont pris la parole à cette asemblée—personnages que l'on pousse toujours de l'avant à de semblables assemblées, que l'on charge de parler non seulement de la compagnie du Pacifique, mais aussi du gouvernement canadien, et en des termes dont le président n'oserait pas lui-même se servir.

Le président de la compagnie du Grand Tronc, après avoir exprimé des doutes graves quant à la possibilité de la part du Pacifique Canadien de ne jamais payer ses dépenses d'exploitation, et s'être efforcé de faire ressortir la nullité de ses obligations qui en résultait ainsi que l'impossibilité pour elle de payer les loyers de ses lignes louées, l'Ontario et Québec en particulier, se prend de sympathie au sujet des troubles qu'il nous prédit, faisant mine d'oublier les siens pour le moment.

Il va jusqu'à dire que la question n'est pas de savoir comment nous réaliserons de profits pendants les quelques premières années, mais de savoir combien de pertes nous subirons en exploitant notre chemin de fer, et combien plus d'argent il nous faudra pour le compléter. Il devient tout mélancolique en prévoyant notre avenir en faisant observer que la plus mauvaise affaire pour le gouvernement serait que ce dernier se charge de la construction de notre ligne, et que lorsqu'arrivera cet heureux temps, comme il croit qu'il arrivera, il y aura un temps à la concurence indue et il promet le secours amical des propriétaitres du Grand Tronc pour l'exploitation de notre ligne avec aussi peu de pertes que possible.

Quel intérêt attachent les actionnaires du Grand Tronc aux oracles de leur président, je l'ignore, mais je crois, en justice pour eux sinon pour nous mêmes, que ses renseignements étaient entièrement de seconde main.

Je doute. s'il n'a jamais vu un seul mille du chemin de fer du Pacifique Canadien, ou s'il s'est approché en deça d'un millier de de milles de ce " vaste pays," dont l'ouverture, a-t-il été obligé de dire, pourrait être d'un grand bien pour le Grand Tronc en amenant du nouveau trafic au Canada.

S'il avait dit à ses auditeurs combien il était peu qualifié pour se former une opinion correcte à ce sujet sur lequel il se croyait si apte à les renseigner, ils auraient été plus en état de juger de la valeur de ces sombres prédictions sur notre avenir.

Je ne suivrai pas l'exemple donné par le président de la compagnie du Grand Tronc, en occupant votre attention des opinions que je pourrais avoir concernant la situation et les perspectives de son chemin ou de n'importe quel autre concurrent ; ce que je ne pourrais faire sans me croire coupable de grave impertinence.

Pour ce qui est de ce que disait Sir Henry Tyler du travail sur notre ligne "avec un climat si mauvais et des désagréments de toutes sortes," bien plus nuisibles que ceux de sa ligne, qu'il suffise de dire que, durant les deux ans que l'on a circulé sur la ligne entre le Lac Supérieur et les montagnes Rocheuses, distance de près de 1,500 milles, nous n'avons pas eu—cela va paraitre étonnant—une seule fois besoin de se servir du chasse-neige et, l'hiver dernier, qui a été exceptionnellement mauvais, pas un seul train, dans le Nord-Ouest, n'a subi de retard causé par le froid ou la neige. Et je ne présume pas que nous serons souvent obligés, dans la publication de nos rapports hebdomadaires, de nous servir du télégraphe—ce à quoi le Grand Tronc est accoutumé—pour annoncer que " la voie est obstruée de neige." Car quelques-uns de ceux qui sont ici présents ignorent peut-être qu'il y a eu beaucoup plus d'embarras causés par le froid et la neige, sur les 330 milles du Grand Tronc, entre Montréal et Toronto, qu'il n'y en a eu sur les 2,800 milles du Pacifique Canadien.

J'ai commencé ces remarques en disant que je regrettais que le président de la compagnie du Grand Tronc ait manqué, en parlant mal de cette compagnie-ci, et je réitère sincèrement ce regret.

Il a donné un exemple que, je l'espère, aucun président de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien ne voudra imiter. Fût-il vrai que les capitalistes qui sont intéressés dans la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, lesquels, par des sacrifices personnels et des embarras, ont trouvé le capital nécessaire pour pourvoir le Pacifique Canadien d'un raccordement d'une grande valeur et indispensable avec la province d'Ontario, ont fait, comme le dit sir Henry Tyler, une folie, que servirait-il de le leur toujours crier aux oreilles ?

Si quelqu'un de nous a fait un mauvais placement, c'est son affaire et il subira ses pertes. Si, d'un autre côté, nous nous trouvons satisfaits, quel besoin a le président de la compagnie du Grand Tronc de s'inquiéter de la sûreté de nos placements ?

J'ai toujours cru qu'il y avait, en Canada, assez de place pour les deux compagnies et ma conviction se raffermit chaque jour davantage. La concurrence règnera toujours. mais si nous sommes concurrents, pourquoi serions-ennemis et toujours en guerre ?

Lisant entre les lignes du discours de Sir Henry Tyler, j'espère que vous trouverez qu'il en vient à la même conclusion que moi et mes collègues au sujet de cette question. Il a dit à ses actionnaires "qu'il n'est rien que le Grand Tronc aime mieux que de contribuer au progrès du Canada en tout point par le développement des chemins de fer dans le pays, et par la construction des chemins les plus propres à développer les ressources du pays."

Si Sir Henry Tyler et ses amis du Grand Tronc s'en étaient tenus à ces sentiments patriotiques, combien auraient été différents les rapports des deux compagnies. Mais nous pouvons fort aisément oublier le passé et les gros mots que nous avons eus dans ces quatre dernières années. Les deux chemins de fer sont ici et ils doivent rester ici, et c'est le devoir de ceux qui sont responsables de leur gérance de se dévouer honnêtement et sérieusement au développement des ressources et du commerce de cette grande et florissante contrée ; et par ce moyen ils travailleront le plus efficacement dans l'intérêt de leurs actionnaires et assureront une recette respectable eu egard au capital investi.

Les deux compagnies indépendantes l'une de l'autre comme elles doivent l'être toujours, mais travaillant toujours dans ce but commun rempliront le but pour lequel elles ont été fondées et pour lequel le pays a si libéralement souscrit.

Je propose maintenant l'adoption du rapport, appuyé par M. Van Horn.

(Suit la copie du rapport.)

Rapport des directeurs du Chemin de Fer du Pacifique Canadien soumis à l'assemblée régulière générale annuelle des actionnaires, à Montréal le 13 juin 1885 :—

Une feuille de balance générale avec comptes et états démontrant la position de la compagnie le 31 décembre 1884 est ci-après soumise aux actionnaires.

PROGRES DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION

Les directeurs rapportent que durant l'année les travaux de construction sur la ligne principale ont été poussés avec vigueur et activité, la promesse faite en mai dernier aux actionnaires dans le rapport annuel " que les rails seraient posés de Callendar à Port Arthur, dans un an à compter de cette date,'' ayant été littéralement remplie.

Sur la section des montagnes les rails sont maintenant déposés près du sommet des Selkirks formant une liaison continue de Montréal a près de 2,500 milles vers l'ouest.

Sur la section du gouvernement entre Port Moody (terminus actuel de l'océan Pacifique) et Savana's Ferry, distance de 213 milles, les rails ont été posés et cette section de la ligne, qui passera bientôt du gouvernement aux mains de la compagnie, a été administrée, depuis quelque temps, par l'entrepreneur qui l'a construite

Sur la section entre Savana's Ferry et l'extrémité actuelle de la voie, près des Selkirks, distance de 203 milles (la seule portion inachevée entre Montréal et l'océan Pacifique), l'ouvrage est assez avancé pour faire espérer que les rails seront posés avant la fin de septembre — ce qui complètera la voie d'un bout à l'autre.

Les directeurs peuvent, par là, assurer sans crainte aux actionnaires que, de bonne heure, le printemps prochain, toute la voie de Montréal à l'océan Pacifique, (distance de 2,895 milles) sera complétée, bien équipée, possédant toutes les améliorations nécessaires pour opérer économiquement et efficacement et, enfin, sera égale à la meilleure des voies concurrentes, sous tous les rapports, surtout pour les courbes, circulation ininterrompue et bon matériel, la qualité et le genre étant de beaucoup supérieurs à ceux spécifiés dans le contrat avec le gouvernement. La compagnie aura alors construit et équipé 2,244 milles de chemins de fer, depuis cinq ans qu'elle a commencé son ouvrage.

SITUATION FINANCIÈRE.

En considérant la situation financière de la compagnie, il serait peut-être bon de rappeler aux actionnaires que, au commencement de cette année, il restait entre les mains du gouvernement une balance non dépensée de $8,-633,082, profitable pour l'ouvrage sous contrat avec le gouvernement. Cette somme, ainsi qu'il a été annoncé officiellement, est suffisante pour parachever l'ouvrage qui reste, conformément aux clauses du contrat.

On se rappellera que, dans le contrat avec le gouvernement, il était stipulé que la voie à être construite par la compagnie devrait être d'une qualité et d'un genre égaux à celui du chemin de fer *Pacific Union*, tel qu'il était en février 1873. Mais, depuis cette date, le chemin *Union Pacific* a eu beaucoup d'améliorations et on a construit d'autres Pacifiques de première classes, il est donc indispensable aux intérêts, des actionnaires, que pour assurer le succès complet de l'entreprise toute financère, le chemin, quand il sera ouvert au trafic, soit sous tous rapports au moins égal, à n'importe quelle ligne transcontinentale concurrente et qu'il soit pourvu de tout ce qui est nécessaire à l'augmentation rapide de son trafic local.

Reconnaissant cette nécessité, les directeurs ont fait, l'an dernier, de grandes dépenses pour matériel roulant, élévateurs pour le grain, commodités d'accès et autres facilités et pour l'amélioration générale des lignes en opération, toutes nécessaires pour assurer la haute efficacité du service, bien que non prévues toutes entières lors de la passation du contrat avec le gouvernement.

Le montant dépensé dans ce but l'an dernier a été de $4,702,684, et cette somme, il faut le remarquer, va pour la plus grande partie au compte de la dette flottante qui apparait sur la feuille de balance. On est encore à ajouter à l'équipement du chemin ; d'autres améliorations devront être faites immédiatement et les améliorations qu'il faut toujours faire à une ligne neuve devront être faites petit à petit.

Tous les divers besoins d'un chemin de fer nouveau dans un pays qui progresse rapidement et tout ce qui est nécessaire pour assurer le fonctionnement économique et efficace ainsi que le développement complet et le contrôle permanent de son trafic, il faut pourvoir à tout cela.

Pour ces raisons le montant que l'on estime être nécessaire sera

Pour chars dortoirs, chars à passagers, chars restaurants, à bagage, chars de la maile et de l'express, chars d'immigrants, chars à animaux, chars des conducteurs, cabestans, outils et autres chars auxiliaires, locomotives, hand-cars, push-cars, outils pour lisses, semaphores et autres équipements requis pour pour l'opération de la ligne, aussi pour réparations aux édifices et aux locomotives pour les remettre en bon état d'opération..................	$1,000,000
Pour élévateurs à Port Arthur, Fort William, Montréal, etc., Magasin à charbon à Montréal, achat d'autres immeubles à Montréal et ailleurs, murs de revêtement à Montréal, gares et voies additionnelles et autres facilités à Montréal et ailleurs, cours et voies additionnelles, débarcadères pour charbon, etc., et autres facilités d'arrivages à Fort William et à Port Arthur	1,500,000
Pour usines et machinerie de section à neuf endroits, quai pour charbon et machinerie a deux endroits sur la section du lac Supérieur, bâtiments de gare, maison de section et diverses construction sur différents points, voies dévitement et traverses additionnelles en différents, endroits ; agrandissement des cours de section ; remises pour engins aditionnelnelles, améliorations pour approvisionnement de l'eau ; réservoirs aditionnels ; travaux permanents pour pont aux différentes traverses sur la rivière de l'Arc et sur d'autres sections ; terrasses additionnelles, remplir les traiteaux et élever le chemin de fer..............	600,000
Pour complétion du système de télégraphe sur la voie principale et sur les embranchements	275,00
Pour correspondance avec Coal Harbor et la Baie Anglaise ; usines, bâtisses, quais, voies et autres commodités au terminus du Pacifique...............	760,000
Dépenses contingentes............	910,000
	$5,045,000

A la fin de Décembre dernier, d'après la feuille de balance alors soumise le total de l'actif de la compagnie se montait à $216,711,-725.58, réparti comme suit :

2,658 milles de chemin de fer et dépendances, y compris steamers et lignes télégraphiques.		$115,173,416.26
713 milles de chemin de fer, construits par le gouvernement, et octroyés é la compagnie gratuitement, comme partie de la subvention		35,000,000.00
21,369,736 ácres de terres arables évaluées à $2 l'ácres............		42,799,474.00
Montant en mains du gouvernement pour payer 9 années de dividendes à 8 pour cent sur le capital-actions de la compagnie..........................		14,288,288 87
Balance due sur terres vendues...		2,078,286.56
Bons d'octrois de terres au trésor.		728,500.00
Autre actif.........................		6,643,659.00
		$216,711,725.56
Représenté par un passif total se montant à		$106,914,303
Comme ci-dessous :—		
Capitale-Actions.........	$65,000,000	
Bons du Canada Centrad	1,823,333	
Province de Québec (dû à compte le chemin de fer Q. M. O. & O.	3,500,000	
Emprunt du gouvernement fédéral	26,007,215	
Bons sur octrois du gouvernement..........	3,688,000	
Dettes flottantes........	6,895,461	
		$106,914,306

Si l'on considère le rétablissement des finances de la compagnie dont le projet est actuel. lement soumis au parlement fédéral et si l'on suppose que ce projet devienne loi, et que les $15,000,000 de bons privilégiés soient vendus au pair, l'on peut établir comme suit la position financiere de la compagnie au 1er juin prochain (1886) ; après avoir dépensé les $8,-633,082 restant entre les mains du gouvernement pour l'achèvement de la ligne principale, après avoir pourvu au paiement de la dette flottante se montant à $6,895,461, et après avoir dépensé la somme de $5,045,000 requise pour l'équipement et les facilités de communications extraordinaires.

ACTIF.

2.658 milles de chemin de fer et ses dépendances, y compris les steamers et les lignes télégraphiques	$128,851,496

713 milles construits par le gouvernement, formant partie de la subvention	35,000,000
21,599,737 acres de terres évaluées à $2 l'acre	42.799,474
Montant restant en mains pour payer un dividende de 3 pour cent, sur le capital actions pour 7½ ans	12,528,029
Balance due sur les terres vendues	2,078,286
Autre Actif	6,643,750
Balance provenant des produits des bons privilégiés	3,059,539
	$230,960,585

PASSIF.

Capital Actions	$65,000,000
Bons du Banada-Central	1,823,333
Province de Québec	3,500,000
Emprunts du gouvernement garantis par bons	20,000,000
Balance de l'emprunt du gouvernement (garantie sur des terres)	9,880,912
Bons portant première hypothèque.	15,000,000
Bons des terres octroyées	3,688,000
	$118,892,245

Les charges fixes seront donc estimées comme suit :

$20,000,000, Prêt du Gouvernement à 4 par cent	$	800,000
$15,000,000 Bons, première hypothèque, 5 par cent		750,000
$3,500,000 dû au gouvernement de Québec (compte du chemin Q. M.O. & O.) 5 par cent		175,000
$1,823,000, Bons du Canada Central et fonds d'amortissement, 6 par cent		107,400
Loyer de lignes louées		778,434
	$	2,610,834
Ajoutez—		
$9,880,912, Prêt du Gouvernement, garanti par octroi de Terres, 4 par cent		395 236
Total des charges fixes	$	3,006,070

* Ces items seront réduits par les ventes de terres.

Comme les actionnaires le savent, les efforts constants des ennemis de cette compagnie, ici et à l'étranger, pour détruire toute confiance dans l'entreprise, ont eu pour résultat que $35,000,000 de parts non vendues du Capital actions sont devenus sans utilité pratique comme ressource disponible. Les directeurs ont en conséquence été forcés de faire application au gouvernement de la Puissance pour modifier les termes de l'Acte par lequel le Prêt de l'an dernier a été accordé à la compagnie. Et une mesure est maintenant devant le Parlement Fédéral, qui pourvoit entre autres choses à la radiation des $35,000,000 de parts non vendues, leur substituant des Bons portant première hypothèque à 5 par cent pour une somme de $35,000,000. Cette mesure pourvoit aussi à prolonger le délai pour le paiement de la dette de la compagnie envers le Gouvernement, se montant à $29.880,912 jusqu'au 1er mai 1891 et pour réduire le taux d'intérêt de 5 à 4 par cent ; le gouvernement consentant à accepter $20,000,000 des bons dont l'émission est projetée comme garantie du du paiement des $9,880,912, qui resteront, le Gouvernement gardant un premier prévilège sur les terres non vendues de la compagnie, sujet aux bons existants sur l'octroi des terres.

Cette mesure ne fournit pas tous les moyens de compléter un arrangement des affaires de la compagnie aussi avantageux que nous en aurions obtenus sous les conditions recommandées dans la lettre du président en date du 18 mars dernier. Mais les produits des 15,000,000 des premiers bons privilégiés dont la compagnie pourra faire usage, suffiront pour la mettre en état de payer sa dette flottante, et pour pouvoir à tout l'équipement et à toutes les facilités additionnelles qui deviendront nécessaires pour mettre la compagnie en état de faire de son service le plus efficace et le plus confortable possible. Mais la compagnie se trouve pressée de toutes parts pour des prolongements et des communications additionnelles au-delà de sa ligne principale, dont elle se propose de construire quelques-uns, et bien que les directeurs désirent que la mesure proposée puisse aussi leur permettre de faire face à d'autres exigences plus importantes, il reste à voir jusqu'à quel point la mesure du gouvernement, en réduisant dans une aussi grande mesure la somme de secours dont la compagnie a besoin, restreindra son pouvoir de construire de nouveaux prolongements que la compagnie et le public, et le gouvernement aussi, croit-on, désirent voir construire, de même qu'elle ne devra pas non plus intervenir avec l'intention et le désir de la compagnie d'anticiper la date du remboursement de l'emprunt du gouvernement.

Si cette mesure devient loi, la position qu'occupera la compagnie lors de l'ouverture de la ligne directe le printemps prochain peut se résumer comme suit :

Elle aura un dépôt en argent entre les mains du gouvernement fédéral, suffisant pour payer des dividendes semi-annuels au taux de trois pour cent par année sur son capital-action de $65,000,000 pendant sept ans et demi ou jusqu'à l'expiration de l'année 1893. Elle sera propriétaire de 3,299 milles de chemin de fer, et sera locataire de 695 milles de chemin de fer complètement et entièrement équipé, formant un parcours total de 3,994 milles. Elle sera propriétaire de plus de 21,000,000 d'âcres de terre arable. Elle possèdera trois beaux vapeurs en acier sur les grands lacs, ainsi qu'un système télégraphique étendu et bien équipé, avec pouvoir d'étendre ces lignes télégraphiques dans toutes les parties du pays. Toutes ces propriétés, ainsi que d'autres valeurs extérieures, en tout evaluées à $230,960,585, seront représentées par un passif total de $53,892,245, portant intérêt à un taux très peu élevé, et par un capital-actions de $65,000,000 sur lequel nous pouvons payer des dividendes pendant sept ans et demi.

TRAFIC ET RECETTES

L'ouverture de la ligne complète jusqu'à l'océan Pacifique, au trafic régulier, le printemps prochain, sera l'accomplissement complet des projets nationaux et politiques que le gouvernement fédéral avait en vue en subventionnant et aidant la construction d'une ligne transcontinentale à travers le territoire canadien, la compagnie aura alors complètement rempli ses obligations envers le gouvernement, selon son contrat. La compagnie sera alors dans la même position que n'importe quelle autre entreprise purement commerciale et ne dépendra pour prospérer que sur le developpement du trafic et sur une direction prudente. La valeur de la propriété comme placement devra être calculée et déterminée purement par le montant qu'il sera possible de gagner.

Les résultats suivants des opérations du chemin pour les deux dernières années, ont été obtenus avec un chemin nouveau et incomplet, en opération par parties seulement et ayant, jusqu'à un certain point, à créer son propre trafic, et ce aussi durant une période de dépression commerciale sans précédents.

RECETTES ET DÉPENSES

	1883	1884
Pasagers	$1,464,631 37	$1,980,902 30
Fret	3,775,915 99	3,410,365 39
Malle	69,109 16	85,736 83
Express	57,171 16	95,671 68
Chars dortoirs	24,071 55	43,492 60
Divers	52,796 72	134,352 47
	$5,423,695 95	$5,750,521 27
Dépenses	4,862,552 85	4,558,630 75
Net	$ 561,143 10	$1,191,890 52

Le matériel de construction est compris dans les recettes ci-haut :

1883	1884
$1,274,000 brut	$623,193 brut

Les montants inclus pour le transport du materiel de construction n'affectent pas le résultat net, ce transport ayant été fait au prix coûtant et ce prix coûtant est compris dans les dépenses.

ÉTAT DES RECETTES, DÉPENSES ET RECETTES NETTES POUR 1884

Mois	Recettes	Dépenses	Recettes nettes
	$ cts	$ cts	$ cts
Janvier	274,645 02	401,915 19	127,270 17†
Février	224,638 54	363,965 48	139,326 94†
Mars	279,575 22	355,275 76	75,700 54†
Avril	343,966 52	318,938 71	25,027 81
Mai	424,556 77	349,739 93	74,816 84
Juin	550,661 22	399,030 12	151,631 10
Juillet	549,367 21	394,673 03	154,694 18
Août	565,814 47	383,983 85	181,830 62
Septembre	639,839 78	407,628 74	232,211 04
Octobre	735,531 11	438,082 62	297,448 49
Novembre	640,373 38	395,160 37	245,213 01
Décembre	521,552 03	350,236 95	171,315 08
	5,750,521 27	4,558,630 75	1,191,890 52

† Déficit

Durant les quatre premiers mois de l'année courante 1885, les recettes et dépenses ont été comme suit :

Mois	Recettes	Depenses	Profits nets.
	$ c.	$ c.	$ c.
Jan	423,764.16	339,958.58	84,705.66
Fev	401,508.14	334,361,71	67,146.43
Mars	489,151.89	360,624,66	128,527.23
Avril	692,141.43	367,776.59	334,264.84
Total	2,006,565.62	1,401,821.46	604,744.16

Ce qui montre une amélioration dans les profits nets sur les quatre premiers mois de l'année dernière de $922,014.

Le montant des constructions de matériel faites cette année étant de $129,318 en tout, contre $106,120 en tout dans le même espace de temps l'an dernier.

D'après l'état ci-dessus et comptant que les profits nets pour les derniers huit mois de cette année ne soient pas plus élevés qu'ils ne l'ont été pour les dernier huit mois de 1884 le résultat pour l'annee courante sera un profit net de $2.113,904.

Comme on peut bien attendre une augmentation des profits nets durant les huit derniers mois de cette anné, les directeurs s'attendent que le résultat de cette année ne sera pas moindre de $2,400,000 et sans prétendre au don de prophétie, ni vouloir se lancer dans qu'on pourrait regarder comme des estimés extravagants sur les profits que promet de donner notre propriété, ils croient avoir raison d'estimer que pour l'année commençant le 1er juin 1889, qui sera la prèmière, que toute la ligne aura fonctionné parfaitement, les profits bruts ne seront pas de moins de $12,000,000, et que les profits nets ne seront pas moins de $3,600,000 ; et les directeurs sont confiants que dans les années à venir, à mesure que le pays traversé par le chemin s'ouvrira à la colonisation, il y aura une grande et constante augmentation dans les recettes et profits nets.

La ligne de Ontario et Québec, de Perth à Toronto, ne fut ouverte au trafic que tard en Août dernier, et durant le reste de l'année on ne fut qu'en opération partielle ; mais les resultats furent de nature à satisfaire pleinement l'attente des directeurs et pour établir en dehors de tout doute sa grande valeur comme un important contributeur aux profits de la compagnie, et sa nécessité pour la protection du trafic sur la ligne principale.

Les directeurs reconnaissent la sagesse de leur conduite en s'assurant le contrôle d'embranchements nouveaux et indépendants dans Québec et Ontario, conduite dont la nécessité a été démontrée par la constante hostilité et la jalousie déraisonnable avec laquelle on a poursuivi la compagnie, dès sa naissance, par une autre compagnie de chemin de fer qui a si longtemps exercé un monopole presque incontesté sur les affaires de chemin de fer du Canada.

Les directeurs sont convaincus que sans le contrôle des embranchements atteignant les

principaux centres commerciaux des anciennes provinces du Canada, la compagnie ne pourrait avoir un contrôle suffisant su le trafic allant et venant du Nord-Ouest et de la Côte de l'océan Pacifique, et que la plus grande partie de ce trafic continuerait à passer les lignes américaines, comme par le pasé, et que le Chemin de Fer du Pacifique manquerait ainsi de remplir un des principaux objets pour lesquels il a été construit.

TERRES.

Les ventes de terres pour l'année dernièrs ont été de—798,584 acres à un prix moyen de $3.01¾ l acre Les ventes totales jusqu'au 3e de décembre 1884 ont été de 3,730,187 acrel moins les ventes résiliées de 129,924 acres—3,600,263 acres.

Quand les terres étaient achetées par des spéculateurs qui manquaient à leurs paiements ou aux conditions de culture, on a cru qu'il valait mieux que les terres revinssent à la compagnie ; mais on a agi de la manière la plus libérale avec tous les colons de bonne foi qui semblaient agir comme tels.

L'expérience de la compagnie en cette matière de ventes de terre a été à peu près celle de tous les octrois de terres pour chemin de fer aux Etats-Unis où la première fièvre de spéculation a presque invariablement été suivie d'une lourde baisse dans la vente des terres, à cause des quantités de terres fournies gratuitement par le gouvernement ; mais à mesure que ces dernières sont prises par les colons, la vente des terres du chemin de fer augmente et les prix augmentent aussi.

Profitant de l'expérience d'autrui, cette compagnie a donné toute la publicité possible aux terres gratuites du gouvernement, et fait tous les efforts pour presser leur colonisation

La colonisation le long de la ligne principale s'étend maintenant à un peu plus de 400 milles de Winnipeg, et sur ce parcours, la plus grande partie des terres du gouvernement jusqu'à dix milles du chemin ont été prises et on voit des signes d'un renouveau d'activité dans la vente des terres de la Compagnie.

OCTROIS DE TERRES PRIVILEGIES.

Voici quel était l'état des octrois de terres portant 5 pour cent de bons privilégiés à date du 31 Décembre 1884 ;—

Emission totale........		$25,000,00
Déposés entre les mains du gouvernement comme garantie en vertu du contrat, sans intérêt...............	$5,000,000	
Entre les mains du gouvernement en vertu de l'Acte d'Emprunt. 1884, sans intérêt......	8,996,000	
Rachetés par ventes de terres et cancellées. ..	7,316,000	
		21,312.000
Balance restante....		$3,688,000

Contre cette balance la compagnie a des obligations portant intérêt sur des contrats pour ventes de terres, se chiffrant par $2,078,286.51, elle a en mains pour $728,500 de bons non vendus.

Il sera sans doute agréable aux actionnaires d'apprendre qu'il n'y a pas de compagnies de télégraphe, de chars dortoirs ou d'élévateurs, ou de quelque genre que ce soit, qui aient des relations avec leurs lignes, ni aucun intérêt privé capable d'absorber aucune partie de ses profits.

Les troubles parmi les Métis et les Sauvages du Nord-Ouest, bien qu'ils se soient produits dans un district éloigné de plusieurs centaines de milles au nord du chemin de fer, et qu'ils n'affectent en rien la province du Manitoba ni aucun des territoires voisins de la ligne de la compagnie, peuvent pour cette raison, produire un effet déplorable pour ce qui regarde l'immigration ; mais leur influence finale ne nuira pas sous ce rapport ; alors que le soulèvement lui-même, et les derniers événements en Europe et en Asie, on démontré la vaste importance du chemin de fer du Pacifique Canadien pour le bien-être du pays et celui de l'empire en général.

Les directeurs, sans en être arrivés à aucune décision en la matière, inclinent fortement vers l'opinion que, d'après toutes les circonstances, et spécialement en vue du fait qu'un dividende garanti de trois pour cent, garantis pour les sept années et demie à venir, rapporte aux actionnaires un revenu raisonnable de leurs placements. il ne serait pas opportun de payer aucun autre dividende supplémentaire à même le capital durant la courte période qui s'écoulera d ici à l'achèvement du chemin. Les directeurs, cependant, pensent qu'après l'expiration de cette période les recettes nettes de la compagnie seront bientôt suffisantes pour permettre le paiement de dividendes plus élevés.

Les directeurs sont heureux de pouvoir dire que dans l'exploitation du chemin de fer, l'on n'a rencontré aucune difficulté importante, et que malgré la sévérité extraordinaire des deux derniers hivers, le trafic a été conduit, et sur la section est et sur celle du Nord-Ouest de la ligne, avec une absence remarquable d'accidents ou de délais, et cet état est maintenant soumis avec une entière confiance que l'on rencontrera encore moins de difficultés, à l'avenir, que sur aucun autre chemin de fer au Canada ou dans les Etats-Unis. Mais, et que, grâce à la qualité supérieure de la ligne, les dépenses d'entretien et d'exploitation seront considérablement au-dessous de la moyenne.

Les directeurs regrettent d'avoir perdu un autre de leurs premiers collègues, qui avait entrepris avec eux la construction du chemin, le baron de Reinack, de Paris, s'était démis de sa charge le directeur en Décembre dernier.

M. John Turnbull, qui consentit à entrer temporairement dans le bureau de directionen mars, 1884, désire maintenant se retirer.

En concluant, les directeurs désirent direque ça éte leur but dans ce rapport de donner les renseignements nécessaires afin de mettre actionnaires en état de se former une opinion à eux propre sur la position et l'avenir de la compagnie. Malgré que les derniers dix-huit mois aient été une période de quelque anxiété pour les directeurs, et que les difficultés comme les embarras qui ont acccompagné l'entreprise aient paru quelquefois insurmontables, cependant, au milieu de toutes ces difficultés, les directeors n'ont pas pour un moment perdu confiance dans le succès final de l'entreprise.

GEORGES STEPHEN,
président

Feuille de balance condensée 31 Décembre 1884.

Cout du chemin.		
Ligne principale........	$ 88,321,595	
Lignes achetées.........	8,981,955	
Embranchements......	4,605,172	
		$101,908,723
Equipement.		
Matériel roulant........	7,359,930	
Steamers des Lacs......	697,369	
Usines et machinerie à Montréal et près Montréal......................	903,165	
		8,960,464
Construction.		
Matériel, outils et accessoires....................		208,295
Immeubles à Montréal et près Montréal.......		408,207
Avances et dépenses sur les lignes louées.		
South Eastern..........	$ 1,595,280	
Chemin de fer St-Laurent et Ottawa........	227,157	
Chemin de fer Atlantic et Nord-Ouest........	202,837	
Chemin de fer Manitoba South Western Colonization..................	$1,254,673	
Chemin de fer Ontario, lignes louées...........	1,265,450	
		$4,545,402
Comptes recevables.....		2,098,457
Matériel en mains.......		3,687,729
Fonds garantis du du gouvernement du Canada—		
Montant en dépôt pour garantir 3 pour cent de dividende sur les actions : premier dépôt..	$8,710,240	
Dépôt additionnel.......	147,136	
Montant avancé par le gouvernement........	7,380,912	
	$16,238,288	
Moins les dividendes pagées..................	1,950,000	
		14,288,288
Balance due sur terres vendues, payments différées..................		2,078,286
Débentures d'octrois de terres en possession de la compagnie..........		728,500
Total..................		$138,912,251

NOTE—21,399,737 âcres de terres non vendues estimées à $2 l'âcre, $42,799,474.

Capital actions..........			$ 65,000,000
Bons privilégiés.........			
Canada Central (et Bons privilégiés à 5 par cent.].....................			
Montant de l'émission £500-600 égal à.....$2,433,433			
Fonds d'amortissements déposés entre les mains du gouvernement........1,560,000			
Montant nécessaire au rachat de la balance à échéance.............	850,000		
Canada Central (2me bon privilég é à 6 o|o	973,333		1,823,333
Du à la province de Québec.—Balance due sur l'achat du chemin de fer Q. M. O. & O..............			$3,500,000
Bons sur octrois de terres (1ère hypothèque.)			
Montant de l'émission 25,000,000			
Moins le montant racheté par la vente des terres.........7,316,000			
17,684,000			
Montant retenu en fidei commis par le gouvernement fédéral et ne portant pas intérêt 13,996,000			
$3,688,000			$3,688,000
Emprunt du gouvernement.			
Montants appliqués au compte du fonds du dividende garanti par le gouvernement.....		7,380,912	
Total de l'emprunt au compte et reconstruction..........$22,500,000			
Montant reçu.$18,626,600		18,626,600	
			26,007,512
Montant devant être échu.........$ 3,873,400			
Emprunt payable.......			2,435,047
Réclamations non payées.................			4,460,413
Subventions payées par le gouvernement :			
Total de la subvention en argent.............		25,000,000	
Montant reçu............		20,240,317	20,240,317
Montant à recevoir......		$ 4,759,682	
Subventions en terres.			
3,600,263 âcres vendues pour....................		$10,506,234	
Moins—Dépenses et une prime de 10 o|o sur les bons pris en paiment.		1,111,947	
			9,394,286
Emplacements de villes.			
Montants reçus pour ventes d'emplacements de villes, non compris dans les octrois de terres privilégiées..................			504,675
Subventions reçues des municipalités........			232,600

Revenu net du chemin jusqu'à cette date (déduction faite de l'intérêt et des loyers.......	1,626,064
	$138,912,251

I. G. Odgen,
Auditeur.

Montréal, 12 juin 1885.

Le rapport a été adopté et les directeurs suivants élus pour l'année courante : George Stephen, Montréal ; Hon. Donald A. Smith, Montréal ; Wm. C. Van Horne, Montréal ; Richard B. Angus, Montréal ; Edmund B. Osler, Toronto, Sanford Fleming, C., C. E. C. M. G., Ottawa ; H. Northcote, Londres ; P. du P. Grenfell, Londres ; C. D Ross, Londres ; R. V. Martinsen, Amsterdam et New-York ; Hon. W. L. Scott, Erie, Pa.; George B. Harris, de la maison Blake, Bros, et Co. Boston.

L'assemblée se forma alors en assemblée spéciale, vû l'avis de convocation de l'assemblée annuelle, dans le but de considérer certain projet relatif à la situation financière de la compagnie et actuellement sous considération, au parlement, et pour autoriser les directeurs à accepter tel projet de loi et agir conformément aux clauses y contenues, relativement à à l'extension, par bail ou autrement, du chemin de fer de la compagnie.

Le Président fit remarquer qu'on avait mal informé le gouvernement, relativement au meilleur moyen à prendre pour avoir accès à Québec, et qu'il y avait eu aussi avec les autorités du Grand-Tronc des pourparlers irréguliers au sujet du chemin de fer de la Rive Nord ; et que relativement à ces résolutions maintenant devant la Chambre des Communes il était de l'intérêt des actionnaires de conférer à leurs directeurs toute l'autorisation désirable et il fut de suite résolu :

Que le Bureau des Directeurs de cette compagnie, soit et est, par là, autorisé à entrer en négociations avec le gouvernement et les contrôleurs du chemin de Fer de la Rive Nord et à agir selon qu'il le jugera nécessaire, pour se conformer aux exigences de ces résolutions et à celles du gouvernement y contenues.

A une assemblée subséquente du nouveau bureau, M. George Stephen fut réélu président et M. W. C. Van Horne, vice-président de la compagnie.